Cena 30 groszy. Opłata pocztowa uiszczona gotówką

ZACZYN

TYGODNIK

Nr. 20 (25). Warszawa, czwartek dnia 20 maja 1937 r. Rok II.

BZDURA TRIUMFUJĄCA

Triumfuje u nas bzdura, którą można nazwać naturalną, bo pleni się niczym zielsko i oset rosnące po rowach przydrożnych. Bzdurę tę można by nazywać także: pospolitą. Wystarczy przeczytać w którymś z dzienników, że „jest rzeczą powszechnie wiadomą“, aby dociec, że u nas powszechnie staje się znaną bzdura naturalna.

O wadze, co więcej: o potędze bzdury i bzdurstw musi pamiętać zarówno mąż stanu, jak i każdy obywatel wkraczający u nas na pozornie utarte ścieżki działalności państwowej lub społecznej.

A pamiętać musi dla tego, aby nie ulegać sugestii bzdurstw, by się praktycznie nie przyczyniać do co raz większego triumfu bzdury przez udzielanie jej najrozmaitszych koncesji... Bierność wobec bzdury jest największą dla niej koncesją i najkorzystniejszą.

Ileż to dzielnych, światłych i prawych ludzi poczyna ulegać bzdurze pospolitej tak gwałtownie u nas szerzonej! A gdy się spada do poziomu ludzi bzdurnych, do poziomu ich kołtuństwa, jest się już na najlepszej drodze do tego, by wcześniej lub później chwycić się roli głosiciela bzdurstwa naturalnego, naoliwionego „tradycją“, bzdurstwa pospolitego, znanego pod nazwą zwykłej „bujdy na resorach“.

Z nor i zakamarków staroświeckich ruder myślowych i obyczajowych wypełzają na scenę publiczną, na katedry i mównice bzdury niczym upiory z najgorszych czasów ciemnoty...

Jakąż to wielką bzdurą i jakże czcigodną jest ta trwałość w czasie czy niezmienność, którą się wiąże z cechami psychicznymi jednostki i narodu, szczególnie narodu. Właściwością psychiczną narodu, tradycją nienaruszalną ma być to, co się niejako ustabilizowało w niewoli, a z czym krwawo i w męce walczyli najlepsi Polacy...

Tej „trwałości“ i „niezmienności“ uczyli nas zaborcy, drapując rozmaicie swoje o nas tezy.

My zaś skłonni byliśmy przypisywać zaborczość narodom niemieckiemu i rosyjskiemu, zdradzając brak pojęcia o tym, czym były doktryny państwowe Rzeszy i Rosji.

I bzdurę szerzy się u nas dalej... Robią to świetnie dziennikarze, uprawiają to historycy, celują w tym prowodyrzy polityczni. Jak gdyby niewola trwała! Brak skrupułów naukowych, związany z brakiem szacunku dla wiedzy, jest objawem nieuctwa, które jest najlepszą pożywką dla wszelkiego bzdurstwa.

Spróbujcie mówić o realnej możliwości wychowawczej rozbudzania korzystnych cech psychicznych narodu a stłumienia niepożądanych, spróbujcie podnieść sprawę niczym nieskrępowanej potęgi wychowania, a spotkacie się ze sprzeciwem całej armii, służącej bzdurstwu, odczujecie odrazu osąd nieuków...

Gdy ludzie pióra i nożyc, gdy politykierzy poczynają mówić i pisać o roku 20-ym wynika z tego bzdura triumfująca.

Ani słowa o zwykłym, prostym *obowiązku* narodowym i państwowym, co najlepiej odpowiadało by i powinno odpowiadać młodzieży! Przetacza się odrazu zwykły obowiązek i zwycięstwo oręża żołnierskiego na tory personalne, dusi się w sosie partyjnym niestrawną pieczeń polityczną, miast pouczać w pełni czasu pokojowego, że walka z Naczelnym Wodzem i niepokojenie duszy żołnierza na froncie przyczynia się znakomicie do potrzeby „cudu nad Wisłą“...

Wy, którzy tak ładnie deklamujecie o roku 20-ym i bajdurzycie przy tym o ówczesnej „zgodzie narodowej“, rozważcie to pytanie: ilu z was, gdybyście byli Francuzami, zgnoił by podczas wojny stary Clemenceau w kryminale za szerzenie defetyzmu, za partyjnictwo tak w fanatyzmie obłąkane, że jednoznaczne było z działaniem na korzyść nieprzyjaciela...

Bzdura, często najbardziej patriotyczna, ale bzdura, zasłania nam poczucie zwykłego ale twardego obowiązku, który zarówno w czasie pokoju jak i wojny należy pełnić stale, nie od święta i nie tylko wtedy, gdy pod stolicą grzmią armaty.

Bzdura, maniacka bzdura, oddaje całą niemal literaturę polską drugiej połowy XIX w. pod wpływy masonerii i zależności od niej... Ujrzeliśmy bzdurę wyolbrzymioną...

W tej sprawie przy istnieniu jednolitego jakoby „frontu“, „Awangardy Państwa Narodowego“, „Jutra Pracy“, „Podbipięty“ i „Merkuriusza Polskiego“, ten ostatni pozostał w odosobnieniu równie wspaniałym co i maniackim, narzekając na milczenie „Myśli Narodowej“...

Żal o tyle niesłuszny, że bzdurnie zagalopował się nie Zygmunt Wasilewski, który dowiódł przecież, iż umie, gdy nie polityku je, być naprawdę tęgim krytykiem, lecz „Merkuriusz“...

Bzdurze „Merkuriusza“ sprzeciwiło się „Jutro Pracy“, bo tylko maniak nie dojrzy bzdury w każdym zwierciadle.

Proces w Starogardzie z powodu książki takiego maniaka jakim jest p. Giertych będzie, jak o tym pisaliśmy, sądem nad Józefem Piłsudskim. „Tragizm dziejów Polski“ Giertycha jest pięknym magazynem bzdur, w które wplecie się nazwisko największego Polaka.

Solidarnie zrzeszona bzdura przypisuje stale komunizm i bezbożnictwo Związkowi Nauczycielstwa Polskiego, 52 tysiącom zrzeszonych w nim Polaków. Z powodu procesu w Bydgoszczy czytamy w Nr. 31/32 „Głosu Nauczycielskiego“ jakże słuszne słowa:

„Przypomnienie i uwypuklenie tej ohydnej napaści na nauczycielstwo związkowe, które w olbrzymiej swej większości składa się z oficerów i podchorążych rezerwy, wywołuje na sali głośny pomruk oburzenia. Nauczyciel-oficer nie łatwo zapomni, że w Polsce wychodzi legalne pismo, które w nikczemny i niesłychany w dziejach naszych sposób obniżało jego godność osobistą, mundur żołnierski i prestiż instruktora wojska polskiego. Jeśli umiał tę ohydną obelgę znieść spokojnie, to wykazał raz jeden jeszcze swój wysoki takt, umiar i wyrozumiałość wychowawcy na niskie i niegodne imienia Polaka zacietrzewienie. I pomyśleć tylko, że gdzie indziej pozycję i stan nauczycielski otacza się specjalnym szacunkiem właśnie dlatego, iż nauczyciel wygrał wojnę i że wygranie ewent. przyszłej wojny zależy w dużej mierze od niego. Całe szczęście, że „Dziennik Bydgoski“ szerokiej opinii polskiej mimo wszystko nie reprezentuje“.

Dławi dalej nasze życie ciężar bzdurstwa natury personalnej. Widzi się wszędzie tylko ludzi — nie sprawy. Każde zagadnienie traktuje się personalnie a nie pod znakiem jego ważności i realizacji.

Kto z kim? Kto przeciw komu?

Te pytania uważa się za rozstrzygające w sprawach politycznych i w ogóle publicznych.

Z tego wynikają nowe bzdurstwa, nie związane z żadną akcją. Ale spróbujcie powiedzieć, że skupić i pociągnąć ludzi można *tylko* przez wielką akcję planową, która wymaga twórczości i wiedzy i związana jest z walką o realizację, z walką z wszystkim co stare, walką z wszelkimi wogóle grupami, wytworzonymi koło starych zagadnień, starych poczynań i dążeń — a zmobilizujecie przeciw sobie wszystkich bajdurzących dudków, wywołacie sprzeciw całej zorganizowanej głupoty.

Ale próbujcie!

Z ZAKRESU METODOLOGII MYŚLENIA PAŃSTWOWEGO*)

REALIZACJA A PRACA

Jeśli na pierwszym miejscu zagadnień, powiązanych ze sobą słowem „praca", omówiliśmy postawę wzruszeniową, towarzyszącą pracy, to dlatego, żeby usunąć z dalszych rozważań konieczność ciągłych omówień, zastrzeżeń, czy ubocznych wypadów myślowych, wywoływanych świadomością uczuciową*).

Ta postawa uczuciowa zjawia się zawsze i narzuca się nieodparcie przy wszystkich zagadnieniach, związanych z osobowością, czy to będzie pracownik, artysta, nauczyciel, technik, czy uczony.

I dlatego należy dobrze pogłowić się i wprawić metodologicznie, aby bardzo starannie oddzielać wszelką „sprawę", teorię, czy czyn od wykonawcy, organizatora, teoretyka, czy twórcy.

Wtedy tylko będziemy mogli skrócić front zagadnień, i uniknąć wielu dygresji, czy bocznych kierunków, które naogół wytwarzają olbrzymi balast tak charakterystyczny dla naszych uczelni, życia publicznego i prywatnego.

I dopiero wtedy zdołamy przychwycić wielką różnicę teoretyczną pomiędzy realizowaniem zagadnień a pracą wykonawczą.

Jak oddzieliliśmy już metodologicznie emocję pracownika od zagadnienia pracy, tak również musimy oddzielić zagadnienie realizowania od równoległego mu w czasie zagadnienia pracy.

Realizować dane zagadnienie można w dwojaki sposób, względnie jednocześnie korzystać z obydwu sposobów, metodologicznie całkowicie różnych.

Pierwszy sposób najczęstszy — to droga automatyzmu poznawczo-realizatorskiego; (patrz Nr. 9 „Zaczynu"); drugi to droga twórczości.

Wraz z wyraźnie postawionym zagadnieniem stawia się do dyspozycji wykonawcom środki realizacji, a więc teorie użytkowe lub narzędzia, które również są pochodnymi teorii i niejako „zmaterializowanymi" teoriami użytkowymi.

Zatrzymajmy się parę chwil przy tej sprawie — „teorii użytkowych" i narzędzi pracy.

Najwięcej nawet abstrakcyjną nową teorię fizyczną fizycy - eksperymentatorzy również na drodze twórczej „przekształcają" na teorie użytkowe do dyspozycji teoretyków - technologów. Technolodzy - teoretycy tworzą na przekazanych im teoriach użytkowych, że się tak wyrazimy, pierwszego rzutu, teorie użytkowe 2-go rzutu. Te znów stają się teoretycznymi podwalinami dla twórców-technologów, wynalazców i w dalszym przebiegu organizatorów przemysłu.

Droga ta kończy się na **maszynach, które są „zmaterializowanymi" teoriami użytkowymi,** wymagającymi od użytkownika— pracownika już tylko **umiejętności korzystania** z nich.

Jednak i tutaj droga twórczości nie koniecznie się kończy: nie jeden pracownik potrafi „podpatrzeć" w maszynie cykl teorii użytkowych i wprowadzić tak zwane **ulepszenia** w maszynach.

Ulepszenia te metodologicznie są znów tylko dalszym ciągiem teorii użytkowych, następnym poziomem, dla którego oparciem teoretycznym są dotychczasowe osiągnięcia techniczne w danym dziale.

Jeszcze większe zróżniczkowanie aż do najdrobniejszych indywidualnych, nieprzekazywalnych często, zastosowań wykazują narzędzia rękodzielnicze, obliczone na sprawność ręki, oka czy spryt pracownika.

Wykonanie naprzykład mebla wymaga opracowania wielu teorii użytkowych zanim będzie się korzystało z narzędzi stolarskich w należyty sposób.

Po tej dygresji, uczynionej w celu wykazania, że maszyny i narzędzia dla metodologa są zmaterializowanymi teoriami użytkowymi, powrócimy do sprawy realizowania zagadnień.

Otóż przy omawianiu pierwszego sposobu realizowania, a to poprzez automatyczne stosowanie teorii użytkowych, wprowadziliśmy już drugi sposób — a mianowicie twórczość realizatorską.

Każda nowa maszyna, każde ulepszenie w istniejących maszynach czy narzędziach, to właśnie twórcze podejście do realizowania zagadnień.

Jeżeli spojrzymy na te sprawy od strony ludzi, dojrzymy ich podział na więcej i mniej twórczych, na więcej lub mniej zautomatyzowanych.

Jeżeli zaś metodologicznie zwęzimy teren zagadnień do zakresu teorii użytkowych, będziemy w stanie zauważyć ciągłą ingerencję twórczości w dążący do stabilizacji układ automatyczny.

Każda maszyna „żąda" od pracownika zastosowania się do niej zarówno w charakterze, jak i tempie „pracy". Dąży ona do zmechanizowania, zautomatyzowania tej pracy, a więc i psychiki pracownika.

Strona twórcza natomiast przełamuje ten narzucony automatyzm, zakłóca jego cykl przez wprowadzenie zmian i ulepszeń w samej maszynie.

Nowa maszyna — wstępuje na miejsce starej, którą odsyła się do lamusa, i znów powtarza się historia od początku.

Wielkość kultury, względnie danego okresu historycznego jest zależna od przewagi twórczego sposobu realizacji zagadnień nad automatycznym. Przewaga ta musi być okupiona olbrzymim wysiłkiem i, że się tak wyrazimy, olbrzymim marnotrawstwem.

Warto zilustrować to zdanie przykładem zaczerpniętym z gospodarki w Ameryce Północnej.

Europejski przybysz ze zgrozą patrzy na olbrzymie marnotrawstwo, uderzające w Ameryce na każdym kroku: na jesieni wyrzucane są wprost na ulicę całe stosy kapeluszy słomkowych, podczas wichru na ulicę rzuca się parasole połamane lub uszkodzone, gazety po przejrzeniu rzucane są w takich ilościach, że całe tony papieru co noc wywożone są z ulic Nowego Yorku.

Dalej, solidniejsze drewniane pudła lub inne trwałe opakowania są łamane i niszczone w warsztatach i u kupców przy wyjmowaniu towarów, gdyż czas niezbędny dla więcej dbałego otwierania kosztuje znacznie więcej niż użytkowa wartość tych opakowań.

W Ameryce każdy wynalazek dobrze zareklamowany bywa natychmiast rozchwytany, i często bez sprawdzenia wartości nowej maszyny pracująca najlepiej dotychczas maszyna zostaje zdemontowana i odstawiona do lamusa, a nowa z braku miejsca wmontowana w miejsce, gdzie wczoraj jeszcze pracowała dawna.

Tą szybkością zmian Ameryka zdystansowała Europę. W ten sposób jej rozwój techniczny stał się przodującym; styl zaś amerykański zarówno w wytwarzaniu, jak i konsumowaniu, szczególnie po wojnie, z nieodpartą siłą narzuca się reszcie świata.

Ameryka imponuje dziś innym częściom świata o wiele więcej od Europy: Japonia i Chiny, Ameryka Południowa, Australia czy Kanada, są więcej zapatrzone w Amerykę, niż w Europę i styl życia swego kształtują na wzorach amerykańskich. Nawet w Europie wpływy Ameryki nie tylko w technice, lecz i w życiu osobistym są bardzo wielkie; moda krótkich sukien, sporty, jazz, tańce, turyzm i.., szybkość a płytkość wrażeń wyżłobiły nowe kierunki użytkowania darów natury i stara ciocia Europa beznadziejnie rozkłada ręce wobec szaleństw siostrzeńca czy bratanka amerykańskiego i w pewnej chwili porwana w jego objęcia tańczy istny sabat, czy łamańce murzyńsko-amerykańskie, zapomniawszy o swej stateczności i „cnocie" oszczędności.

Metodolog europejski jednak nie załamuje rąk, nie złorzeczy, lecz ironicznie uśmiecha się. Twórczość bowiem amerykańska odnosi się do poziomów niższych naogół, niż twórczość europejska.

Do dziś Ameryka „importuje" myśl europejską, zaprasza i ściąga do siebie uczonych i artystów, skupuje arcydzieła europejskie i uczy się, korzystając najusilniej z twórczości europejskiej na wysokich poziomach.

Wielcy fizycy, wielcy socjolodzy, wielcy myśliciele, wielcy przyrodnicy, technicy i wynalazcy, są czczeni w Ameryce na sposób amerykański, t. j. opłacani na wagę złota.

Natomiast Ameryka zaprzestała już korzystania z „pracy" europejczyków, choć na niej dorobiła się miliardów i potęgi światowej.

W ten sposób najdosadniej Ameryka wykazała różnicę pomiędzy „teoriami użytkowymi", czyli realizacją, a „pracą", gdyż pracą prześciga Europę, a nie może jej dorównać w tworzeniu teorii wyższych rzędów.

Przejdźmy teraz do omówienia pracy, pojętej jako zagadnienie odrębne od realizacji teoretycznej.

Praca przejawia się na wszystkich szczeblach i poziomach teoretycznych; mierzy się ona raczej wysiłkiem mięśniowo-nerwowym, niż kierunkowym, celowym dążeniem do ścisłego zrealizowania zamierzeń czy zadań.

„Zmęczenie" tak charakterystyczne dla wysiłków przy „pracy" nie jest w żadnym stosunku przyczynowym z tym czy innym poziomem czy też precyzją realizacji zagadnień.

Pomieszaniem właśnie sprawy realizacji ze sprawą pracy wytłumaczyć można nieporozumienia, wynikające często na tle oceny „udziału" danej jednostki w osiągnięciu rezultatu realizacyjnego w przemyśle, w eksploracji czy eksploatacji bogactw naturalnych i w ogóle w działalności ludzkiej.

Na tym tle powstała najbogatsza bodaj literatura ekonomiczna, socjologiczna, artystyczna i propagandystyczna, która opanowała umysły i teorie drugiej połowy XIX w. aż do Wielkiej Wojny.

Mamy tu na myśli wielką walkę o rząd dusz i o władzę, prowadzoną pod znakiem socjalizmu przeciw kapitałowi w pierwszym, i przeciw wszystkim dawnym układom w drugim rzędzie.

Sprawa ta wymaga oczywiście specjalnie jej poświęconego potraktowania metodologicznego, choć wiąże się całkowicie z zagadnieniami pracy i realizacji. (11).

---

*) patrz Nr. 17 „Zaczynu".

„POLITYKA GOSPODARCZA NIEMIEC"

Nakładem wydawnictwa „*Bank*" ukazała się broszura p. t. „*Polityka Gospodarcza Niemiec*", zawierająca tłumaczenie gospodarczej części mowy Hitlera, wygłoszonej w Reichstagu dnia 30 stycznia b. r., tłumaczenia kilkunastu artykułów z angielskiego „*Banker*" i artykuł *Dra Stefana Buczkowskiego p. t. „Reforma prawa akcyjnego w Niemczech*".

Mowa Hitlera zawiera akcenty rewelacyjne i może być dla obawiających się kleru zwolenników rasizmu w Polsce piękną nauczką, że oprócz rasizmu trzeba posiadać i to, co ma III Rzesza.

Artykuł Dra Buczkowskiego jest nie mniej ciekawy.

Można mieć szereg zastrzeżeń co do strony krytycznej artykułów w „*Banker*", jednak strona informacyjna stoi na bardzo wysokim poziomie, co czyni z broszury wydawnictwo bardzo pożyteczne.

Zacznijmy od mowy Hitlera. Oto bardzo charakterystyczny z niej ustęp:

„*Nie byłem ekonomistą, co znaczy przede wszystkim, że w życiu swoim nie byłem jeszcze teoretykiem. Niestety jednak odkryłem, że najgorsi teoretycy gnieździli się zawsze tam, gdzie teoria nic nie znaczy a życie praktyczne jest wszystkim. Rozumie się samo przez się, że także w życiu gospodarczym z biegiem czasu wytworzyły się nie tylko pewne zasady oparte na doświadczeniu, lecz także określone, celowe metody. Ale wszystkie metody są związane z czasem. Chcieć z metod robić dogmaty, znaczy odbierać ludzkiej zdolności i produkcyjności tę elastyczną siłę, która jedynie jest zdolna zmieniającym się potrzebom przedstawić zmieniające się środki i w ten sposób je opanować. Próby formułowania z gospodarczych metod dogmatów były przez wielu czynione z właściwą niemieckim naukowcom skrzętnością i podniesiono je jako ekonomię społeczną do godności nauki.*

Otóż według twierdzeń ekonomii społecznej Niemcy były bez wątpienia zgubione. Jest przy tym właściwością wszystkich dogmatów bronić się jak najostrzej przed nowym dogmatem to jest nowym poznaniem, z którego potem tworzy się teorię. Od 18 lat przeżywaliśmy kosztowny spektakl, w którym nasi gospodarczy dogmatycy w praktyce na wszystkich prawie odcinkach życia ponosili klęski, ale nie mniej praktyczni wybawiciele z gospodarczej katastrofy jako przedstawiciele obcych im a przeto fałszywych teoryj byli przez nich negowani i piętnowani.

Przypominacie sobie zapewne znany wypadek, kiedy to chory spotkał swego lekarza, który przed dziesięciu laty przepowiedział mu najwyżej sześć miesięcy życia i który zdumienie swoje nad dokonanym mimo to wyleczeniem przez innego lekarza wyrazić zdołał tylko w ten sposób, iż wyleczenie przypisał niewłaściwym metodom leczenia".

Niewątpliwie, ujęcie jest niezbyt słuszne co do ogólnej oceny wartości teorii i jej stosunku do realizacji, czyli praktyki. Jednak trzeba przyznać Hitlerowi słuszność, że woli, aby Niemcy „nienaukowo" (czyli wbrew wskazaniom klasycznej ekonomii) żyły, niż „naukowo" umierały. Rozumiemy abominację Hitlera do profesorów ekonomii.

*

Wręcz rewelacyjny dokument drukuje „*Banker*" w artykule p. t. „*Niemiecka organizacja militarna w r. 1937*". Przytacza on ostatnie słowa raportu, opracowanego w gabinecie szefa *Reichswehr'y* przy końcu roku 1931 na temat znaczenia *Reichswehr'y*, które brzmiały:

„*Zakładając, że pozostawalibyśmy w defenzywie, Reichswehr'a mogłaby wytrzymać frontowe uderzenie polskiej armii przez 6 — 8 tygodni. W tym okresie przywódcy polityczni Rzeszy musieliby znaleźć środki wyjścia z sytuacji. Gdyby jednak armia francuska została zmobilizowana celem interwencji na rzecz Polski, Reichswehra nie miałaby innego wyjścia, jak tylko wrócić do koszar*".

Informację tę uzupełnia następujące szacunkowe zestawienie niemieckich wydatków zbrojeniowych w miliardach Reichsmarek.. W 1933/34 — 3,0: 1934/35 — 5,5; 1935/36 — 10,0; 1936/37 — 12,6 miliarda. Chyba zbyteczny jest komentarz do tak olbrzymiego skoku mimo owych „niewłaściwych metod leczenia".

*

W artykule p. t. „*System kontroli gospodarczej w Niemczech*" pisze „*Banker*", co następuje:

„*Kiedy pięć lat temu zapoczątkowano kontrolę walutową w Niemczech, cała jej maszyneria mieściła się w małym pokoju w oficynie Reichsbanku. Kiedy Hitler przyszedł do władzy, kontrola gospodarcza jako taka właściwie jeszcze zupełnie nie istniała; prawdopodobnie nie więcej niż jeden tysiąc osób było zatrudnionych w całych Niemczech nadzorowaniem zarządzeń dewizowych.* ***Obecnie ilość w pełni zatrudnionych pracowników zajętych przy nadzorowaniu i kontroli przemysłu przekracza 500.000 osób***".

500.000 nowych funcjonariuszów! 500.000 kontrolerów do kontroli prywatnej gospodarki i jej sharmonizowania z wymaganiami państwa! To przecież 1/120 część ludności III Rzeszy. A u nas, jak o tym pisaliśmy, księgi handlowe przedsiębiorstw są brane na wiarę do wymiaru podatków, gdyż p. wiceminister Świtalski wi**dzi trudności budżetowe w inkasowaniu wpływów budżetowych.** (Patrz Nr. 11 „*Zaczynu*" art. „*Przedziwne rozumowanie*").

I ci funkcjonariusze niemieccy zarabiają na siebie! To jest praca „rentowna" dla państwa, jako gospodarczego organizmu i siły militarnej. „*Banker*" oburza się, naturalnie, na niszczenie bezrobocia w Niemczech nie za pomocą „produktywnej pracy", lecz przez tworzenie nowych funkcyj i to ilu! Istotnie płaszczyzna stawiania spraw niezrozumiała dla Anglika, żyjącego tak dobrze w bogactwie swego Imperium i w atmosferze liberalizmu.

Niemcy nie upaństwowiły gospodarki, lecz musiały ją otoczyć bardzo ostrym systemem kontroli, by nic nie tracić z ogólnych wytycznych państwowego planu gospodarczego.

*

Dr. Stefan Buczkowski w artykule p. t. „Reforma prawa akcyjnego w Niemczech" przedstawia stosunek III Rzeszy do „anonimowości" gospodarczej, która ma dwa oblicza. Jedno — to walka hitleryzmu z formą spółki akcyjnej, o której tak pisze autor:

„*Spółka w ujęciu hitlerowskim ma być zrzeszeniem przedsiębiorców a nie kapitalistów, których rola w spółce ogranicza się do obcinania kuponów. Dysponentem przedsiębiorstwa winien być tylko przedsiębiorca, a nie kapitalista — właściciel przedsiębiorstwa. Rozróżnienie między przedsiębiorcą — kierownikiem przedsiębiorstwa, a właścicielem kapitału przedsiębiorstwa jest istotną cechą doktryny hitlerowskiej. Wychodząc z tego rozróżnienia, ruch hitlerowski głosił, że decydującym czynnikiem w przedsiębiorstwie powinien być faktyczny kierownik przedsiębiorstwa, a nie właściciel kapitału, który często ukrywa się pod formą spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i jako akcjonariusz czy udziałowiec personalnie nieodpowiedzialny decyduje o losach przedsiębiorstwa. W skład tej doktryny wchodzi jeszcze t. zw. „Führer-Prinzip", czyli zasada przywództwa indywidualnego. Jest ona właściwie negacją systemu parlamentarnego, przyjętego dotychczas we wszystkich komórkach życia społecznego*".

Drugie oblicze walki to — dzięki przemianie spółek akcyjnych i z ogr. odp. w przedsiębiorstwa lub spółki jawne i komandytowe — ukrywanie przed społeczeństwem i naturalnie przed zagranicą faktycznego stanu gospodarki, gdyż te popierane formy przedsiębiorstw i spółek nie są obowiązane do publikowania bilansów.

Wreszcie autor przychodzi do wniosku, że: „*Już w niedługim czasie będzie zupełnie niemożliwym zorientowanie się w tym, co się w Niemczech dzieje, a zwłaszcza, co się robi*".

*

Zalecamy uważne odczytanie tej broszury ludziom myślącym państwowo. Dobrze byłoby, gdyby nasi „usypiacze" znaleźli czas na poznanie wymienionej broszury o polityce gospodarczej Niemiec.

Jedynie dokładniejsze zapoznanie się z tym, co się dzieje dokoła na świecie, może ich przekonać, że nie mają nam nic do powiedzenia. (77).

SPROSTOWANIE

W N-rze 19 „Zaczynu" w artykule p. t. „Próby syntez" opuszczono przeczenie „nie" w przedostatniej alinea, co zniekształciło sens ustępu. Po poprawieniu ustęp ten winien brzmieć, jak następuje:

„Nie zamierzamy dyskutować z poglądami Matuszewskiego, gdyż płaszczyzny naszych teorii o koniecznościach gospodarszych państwa nie przecinają się z jego teoriami i nie są przetłumaczalne na zakres jego przekonań i argumentów. A to dlatego,

że aktywność gospodarcza, oparta o „prawa" autora „Próby syntez", była by prawdziwą „deflacją" funkcyj państwowych i ilościową i jakościową,

że tempo ewentualnego wzrostu państwowej budowy na bogactwie społecznym jest dla nas żółwie, w porównaniu do naszych konieczności,

że obecnie jest taka — zdaniem naszym — epoka, **iż każda czterolatka państwowa warta jest dalszych kilkudziesięciu lat pracy organicznej** (może nawet w zakresie narastania społecznego dobrobytu). **Ale i ta praca organiczna bez tych czterolatek odbyć się NIE MOŻE, więcej — te czterolatki zadecydują, czy ma się ona odbywać w Polsce, jako państwie suwerennym.** I tu odwracalności w czasie nie ma".

TRZEBA ZASŁUŻYĆ

Warto zwiedzić obecny Salon Rzeźby w IPS'ie. Prace wykonane są przeważnie w materiałach szlachetnych — brązie, granicie, marmurze, drzewie — talenty krzepkie, wyraźne i poważne ustosunkowanie się wobec zagadnień formy, najlepsze chęci i ambitne tendencje.

Wystawa stwierdza, że mamy rzeźbiarzy i to tęgich, że znajdują się oni na jak najlepszej drodze, że godnie reprezentują pokłady wielkiej energii i mocy, drzemiące w naszym narodzie.

Jednocześnie Wystawa zaskakuje bogactwem pokazu i wywołuje wrażenie szczerej niespodzianki na każdym, kto wie, z jakim nakładem trudu i kosztów wiąże się rzeźba w materiale i w jakich warunkach życiowych i pracowniczych wykonano ten las torsów, głów i posągów.

Bo, trzeba przyznać, po główce rzeźbiarzy nie gładzono. Wprawdzie rzeźba, to nie sprawa motoryzacji kraju. Losami jej mało kto się interesuje. A przecież i na tym odcinku naszego życia, będącym wszakże jednym z poważnych składników naszej kultury, w jakże rozbrajający sposób daje się zauważyć fatalność braku trwałego i na dalszą metę przewidzianego planu państwowego. Ze strony sfer miarodajnych w stosunku do rzeźby przebija typowo „apokaliptyczna" postawa, właściwa głosicielom „cudu nad Wisłą", wiara w nagłe pojawianie się doskonałych wartości na pierwsze żądanie, które ma wykonać ktoś, gdzieś, za coś, tylko bez naszego udziału, nie dzięki naszym planowym wysiłkom.

Weźmy przykład najdrastyczniejszy i najbardziej bolesny. Właśnie mijają dwa lata od chwili, gdy werbel żałobny wypełniał miarowym warkotem ulice stolicy w dniu pogrzebu Józefa Piłsudskiego. W piersiach wszystkich narastała gwałtowna potrzeba uczczenia czymś wielkim, czymś największym i trwałym Jego pamięci. W takich chwilach, gdy wezbrane nad miarę uczucie domaga się swej widomej realizacji, wyłania się w całym majestacie doniosła rola sztuki. Świadomość konieczności uwiecznienia czynów i postaci Wielkiego Marszałka zrodziła się niemal spontanicznie, wyrastając odrazu do rzędu najistotniejszego obowiązku naszego, sprawy naszej godności wobec Tego, który oto odszedł.

Powszechność odruchu uczyniła zeń sprawę państwowej wagi, to też kierownictwo akcją obejmują sfery rządzące. Utworzył się Komitet z najwyżej upełnomocnionych przedstawicieli państwa, w gorączkowym tempie zostaje opracowany projekt całej sieci wielkich i mniejszych pomników, uchwala się olbrzymie zamierzenia urbanistyczne (Aleja Marszałka w Warszawie), postanawia się cały t. zw. szlak Marszałka udekorować w sposób trwały plakietami, płaskorzeźbami, biustami i tablicami. Rozmach powziętych zamierzeń zupełnie odpowiadał powszechnemu nastrojowi. Momenty takie kryją w sobie potencjalną moc dla wykonania wielkiego zrywu w plastyce. W powietrzu unosił się przedświt epoki Marszałka w sztuce.

Zobaczmy co nastąpiło dalej:

W wyniku szeregu posiedzeń Komitet ogłosił konkurs na największe dzieło monumentalne naszej epoki, na pomnik Marszałka w Warszawie, zaakceptował kilka innych konkursów na ten temat, wyznaczył nagrody, określił termin (oczywiście dość bliski, jako że sprawa była pilna) i przystąpił do zbiórki funduszów na realizację uzyskanego projektu. Aby zaś pomnik był dobry i godny swego celu, wypracowano szereg tez, wymagających od projektantów największego wysiłku, sformułowano warunki plastyczne pomnika i jego formy monumentalnej, w której wielkość Marszałka i Jego dzieła miały znaleźć godny siebie wyraz. Następnie... nie, następnie nic się nic zdarzyło! Organizatorzy założyli ręce w spokojnym oczekiwaniu na mające się ukazać „wiekopomne" dzieła. Na tym kończyło się poczucie odpowiedzialności za pomyślne przeprowadzenie akcji.

O właściwym twórcy pomnika, o rzeźbiarzu, o warunkach, w jakich miał on wykonać ten olbrzymi wysiłek, nikt nie pomyślał.

To tak, jak gdybyśmy chcieli w chwili, powiedzmy, nagłego zapotrzebowania przez państwo na kauczuk syntetyczny, ograniczyć się do ogłoszenia konkursu na metodę jego produkcji, wyznaczyć termin i nagrody, przygotować potrzebne fundusze na realizację mającego w terminie napłynąć pomysłu i... czekać. Ani grosza zaś nie dać na zorganizowanie odpowiednich laboratoriów badawczych, na pomoc w dostarczeniu niezbędnych surowców i chemikalii, na zasiłki wreszcie dla godnych zaufania uczestników konkursu, aby cały swój czas i pomysłowość poświęcić mogli palącemu zagadnieniu. Jednym słowem ani palcem nie ruszyć dla umożliwienia samej pracy nad wykonaniem wynalazku!

Tak właśnie postawiono sprawę pomników Marszałka. Kto i jak znajdzie dla nich wyraz plastyczny, nas to nie obchodzi, my tylko czekamy...

Skutki zjawiły się rychło. Konkurs katowicki nie przyniósł ani jednego nadającego się do realizacji projektu. Laur zdobywa Jugosłowianin — Chorwat A. Augustincić.

Wybitniejsi polscy rzeźbiarze świecili nieobecnością, nie mieli możności życiowej przystąpić do tak poważnych zawodów. Termin warszawskiego konkursu, największego, odkłada się, początkowe fanfary i płomienne zwroty stopniowo się przyciszają, zapanowuje raczej lekki niepokój.

Zamiast wielkiego zrywu, organizacji entuzjazmu i koordynacji wysiłku zbiorowego, otrzymuje się zwolna ale nieubłaganie przygodę prowincjonalną, partykularz (Brzozowski).

Wielkie idee plastyczne i forma monumentalna nie są manną z nieba, która na pierwsze życzenie sama wpada do gąbki. Na nie trzeba zasłużyć, trzeba je wypracować. One się rodzą i sublimują tylko w ciągłej i wytężonej pracy, w pewnym znaczeniu jakby koronują długotrwałe napięcie woli i twórczości. Jeżeli takich idei i formy pragniemy, to musimy przede wszystkim stworzyć warunki i atmosferę, któreby ich rozwojowi sprzyjały.

Aby podołać stawianym olbrzymim zadaniom, rzeźbiarze muszą dysponować spokojem, czasem, odpowiednio zainstalowanymi pracowniami, środkami na materiały i robociznę, a nade wszystko muszą mieć trening w stałej celowej pracy, a tej mogą dostarczyć tylko konkretne zamówienia. Formę monumentalną odnaleźć można jedynie na szlaku pracy w materiale, w odpowiednio wielkiej skali i określonym przeznaczeniu dekoracyjnym.

Zdawałoby się, iż sformułowanie, „*że pomnik Marszałka w Warszawie swymi rozmiarami, pomysłem, wartością jako dzieło sztuki, przy solidarnej pracy rzeźbiarzy, architektów, urbanistów ma stać się potężnym symbolem skoncentrowanych w nim wielkości, t. j. wielkości Józefa Piłsudskiego, wielkości Rzeczypospolitej i wielkości naszej stolicy*", zawiera dość materiału dla powzięcia planowej polityki w dziedzinie rozwoju rzeźby monumentalnej. Chociażby teza solidarnej pracy rzeźbiarzy z architektami, którąby można spowodować drogą pewnych ustaw czy rozporządzeń, regulujących konieczny procent elementów rzeźbiarskich w projektach budynków publicznych, albo przez szerokie praktyczne stosowanie tej idei w tak licznie wznoszonych przez państwo i samorządy budynkach. Ale nawet nad wyciągnięciem takiego wniosku nikt się nie potrudził. Poco? Polska jest krajem cudów, hokus pokus i już!

Cóż z tego więc, że pieniądze na wykonanie poszczególnych pomników leżą gdzieś zebrane i procentują. Jeżeli nie uruchomimy planowej sieci konkretnych zamówień dla rzeźbiarzy, — pieniądze te pozostaną kapitałem zamrożonym.

Mimowoli cisną się tutaj przykłady załatwiania podobnych spraw przez naszych sąsiadów. Znamy je, nie chcę ich znowu przytaczać. A przecież ostatnia pasja ogarnia człowieka, że inni mogą się zdobyć na męskie, odważne i przezorne wejrzenie w rdzeń zagadnienia i równie po męsku, na daleką falę, licząc czas w skali państwowej, do realizacji tych spraw dochodzić. Tylko nie my.

Gdyby ktoś jeszcze teraz zechciał ponownie przeanalizować całokształt poruszonego zagadnienia, niech uprzejmie się przyjrzy warunkom, w jakich pracuje młode pokolenie rzeźbiarzy. W Polsce niepodległej burze ekonomiczne zmiotły protektorów-mecenasów, których prywatnym sumptem rozwijało się i krzepło przed wojną polskie rzeźbiarstwo. Przed młodym rzebiarzem po ukończeniu Akademii staje jedynie widmo nędzy i braku zapotrzebowania na jego twórczość.

Jakim sposobem młode to pokolenie nie skarlało i mogło wystąpić obecnie w IPS'ie w takiej formie i z taką powagą, — pozostanie jego tajemnicą. Może kiedyś historyk sztuki odkryje ścieżki poświęceń, ocenі ogrom wyrzeczeń się, jakimi okupiło ono realizację każdej swej pracy w kamieniu czy metalu. Pochylamy głowę przed tym w wąskich prywatnych nieskoordynowanych ramach przeprowadzonym wysiłkiem.

I nie podchodźmy do nich z nawoływaniem do największego wysiłku (jest on ich chlebem powszednim), lecz z czynem planowo zakreślającym w przyszłości wspaniały rozkwit polskiej plastyki i wytrwale, w skali państwowej, realizującym poszczególne stadia wiodące ku celowi.

Samo żądanie wielkiej formy nie wystarcza, należy na nią zasłużyć, przyczynić się do jej powstania.

Wystawa w IPS'ie spełniła swoją rolę, wykazała, że rozporządzamy pierwszorzędnym i ofiarnym materiałem rzeźbiarskim. Teraz kolej na głos gospodarzy kraju.

Piszemy o tym w „Zaczynie", bo zdajemy sobie sprawę z doniosłej roli monumentalnej sztuki państwowej w wychowaniu. Warta ona znacznie więcej, niż nie jeden podręcznik historii ojczystej i nie jedna powieść. (148).

Od Administracji

Komplety numerów „Zaczynu" od początku wydawnictwa t. j. od dn. 3 grudnia 1936 r. wysyłamy po wpłaceniu na nasze konto czekowe w P. K. O. Nr. 25.544 należności 1 zł. miesięcznie i 2 zł. 50 gr. kwartalnie. Komplet numerów za grudzień 1936 r. — kwiecień 1937 r. włącznie kosztuje 4 zł. 50 gr. Przy wpłacaniu prosimy o podawanie na odwrotnej stronie blankietu P. K. O. tytułu wpłaty.

DWA OKRESY W DZIEJACH MOTORYZACJI*)

(333) Ad p. 4): Do zagadnienia tworzenia w Polsce przemysłu samochodowego nie można podchodzić tak, jak się u nas dotąd podchodziło i jak się podchodzi nadal. Błędem jest stawianie tych samych wymagań przy uruchomianiu fabryki samochodów osobowych, jakie się stawia fabryce, mającej uruchomić produkcję wozów ciężarowych. Błędem jest również oddawanie dziś w Polsce wykonania obu programów w jedne i te same ręce. A już więcej niż błędem, bo posunięciem wprost fatalnym w skutkach jest oddawanie wykonania obu programów w takie ręce, które nigdy sprawy samochodowej nie dotykały i nic wspólnego z samochodowym przemysłem ani też z konstrukcją samochodów nie miały.

Zagadnienie przemysłu samochodowego składa się z **dwu odrębnych zagadnień**. Te dwa zagadnienia są różne pod względem warunków, w jakich może powstać i rozwijać się normalnie przemysł samochodów osobowych z jednej strony i produkcja wozów ciężarowych z drugiej. Te dwa zagadnienia są różne i pod względem znaczenia, jakie każde zosobna ma dla obronności państwa i dla życia gospodarczego kraju.

Istnienie krajowego przemysłu samochodów ciężarowych i podwozi autobusowych, w połączeniu z fabrykacją traktorów i wytwórnią przyczepek, jest koniecznością z punktu widzenia obronności państwa i działań wojennych. Przemysł taki musi istnieć jako jedno z ogniw w łańcuchu przygotowań mobilizacyjnych. Stąd wypływa konieczność subwencjonowania tego przemysłu tak długo, dopóki nie powstaną w kraju warunki, zapewniające mu rentowność. Z punktu widzenia zaspakajania potrzeb życia gospodarczego kraju i przyśpieszenia procesów gospodarczych tabor samochodów ciężarowych, traktorów, przyczepek i autobusów, a więc tabor t. zw. pojazdów użytkowych, ma również niepomiernie większe znaczenie, niż tabor samochodów osobowych. Stąd powstała by dla Komisji Motoryzacyjnej konieczność umieszczenia w programie swoich prac produkcji wozów użytkowych przed produkcją samochodów osobowych. Takiego ustalenia pilności Komisja Motoryzacyjna jednak nie zrobiła.

Rentowność eksploatacyjna taboru pojazdów użytkowych daje możność utrzymywania cen sprzedażnych tego taboru na poziomie stosunkowo wysokim, kiedy fabrykacja opłaca się nawet przy małych seriach. Warunek osiągnięcia rentowności eksploatacyjnej samochodów osobowych do użytku prywatnego i bardzo niski stopień zamożności szerokich warstw społeczeństwa w Polsce wymagają **taniego** samochodu osobowego. Tani samochód osobowy powstać może jedynie w drodze produkcji masowej, względnie produkcji prowadzonej dużymi seriami. Jednakże produkt takiej produkcji nie znajdzie obecnie, ani też w najbliższej przyszłości, całkowitego zbytu w kraju o tak niskim dochodzie społecznym, jak Polska, i o tak obniżonych uposażeniach i zarobkach klasy pracującej. Zmniejszanie zaś produkcji do granic możliwości jej całkowitego wyprzedania podnosi koszty wykonania, a więc i cenę sprzedażną. Wzrost ceny samochodu hamuje jego rozpowszechnienie, a więc uszczupla rynek zbytu. W tym błędnym kole obraca się Polska już 18 lat.

Wyprowadzić Polskę z tego błędnego koła może tylko rozumne kierownictwo — jednego człowieka, który nie będzie się bał wziąć na siebie odpowiedzialności za pozytywne załatwienie, wbrew intrygom i sprzeciwom ofert, utrzymanych na poziomie oferty *Citroena* z dnia 2-go sierpnia 1934 r. Ciało kolegialne, w którym głos przewodniczącego znaczy tyle, co głos każdego poszczególnego członka, a niekiedy i mniej, będzie deliberować, powątpiewać, radzić, uzgadniać, uwzględniać, aż minie wreszcie odpowiednia chwila.

Uwagi powyższe zawierają szereg momentów tak istotnych, że pominięcie ich w akcji, zmierzającej do tworzenia krajowego przemysłu samochodowego, równoznaczne jest ze skazaniem jej na niepowodzenie, co też miało miejsce w ciągu 18 lat.

W Polsce wytworzyły się już takie warunki, że nawet 3 krajowe fabryki wozów użytkowych mogłyby pracować z zyskiem. Natomiast, jeśli chodzi o wozy osobowe, to obecnie istnieje w Polsce odpowiednia konjunktura dla normalnego rozwoju jednej fabryki samochodów osobowych, dla drugiej zaś konjunktura dopiero się tworzy. To też uwzględniając i potrzeby natury wojskowej, o czym była już mowa, Komisja Motoryzacyjna powinna była uczynić wszystko, by powstały 3 krajowe fabryki wozów użytkowych; nie należało zezwalać na import wozów z zagranicy przy zastosowaniu ceł ulgowych. Trzy i pół lata wystarczyły w zupełności, aby Komisja mogła pomyślnie rozwiązać to zagadnienie, tym bardziej, iż w międzyczasie nadarzyła się taka okazja, jak w r. 1934 z samochodami *Saurer*. Obecnie Komisja mogła by tylko czuwać nad tym, aby wykonanie nie odchylało się od planu. W rzeczywistości Komisja nie ma nad czym czuwać...

Na marginesie odnotować trzeba, że przyśpieszanie procesów gospodarczych i aktywizacja życia kraju przy pomocy transportów, dokonywanych samochodami ciężarowymi, autobusami i traktorami, stanowią już same przez się czynniki, które sprzyjają wzrostom zarobków niektórych warstw społeczeństwa. Tworzą się przez to kadry nowych nabywców samochodów osobowych. Mogło więc wszystko rozwijać się jak należy, gdyby Komisja Motoryzacyjna doceniała czynniki **wiedzy fachowej, a** sama miała czas na myślenie i pełnienie swoich funkcyj.

Skoro wytworzyły się już w Polsce warunki, przy których opłaca się prowadzenie fabryk samochodów ciężarowych i podwozi autobusowych, okoliczność ta powinna być wykorzystana. Błędem więc jest zezwalanie koncesjonowanej wytwórni na importowanie gotowych wozów użytkowych, względnie prowadzenie czystego montażu takich wozów. Błędem jest również tolerowanie w *P. Z. Inż.* fabrykacji wozów ciężarowych *Fiat 621* w oparciu na subwencjach, kiedy zbyt takich wozów jest wystarczający dla zapewnienia rentowności produkcji przy istniejących cenach sprzedażnych.

Inaczej przedstawia się sprawa krajowej produkcji samochodów osobowych. Po dwukrotnym odmownym załatwieniu oferty *Citroena*, nikt więcej do nas się nie zgłosił o zezwolenie na wybudowanie w Polsce fabryki samochodów na rachunek własny, a to, co robią *P. Z. Inż.*, nie wyczerpuje programu. Musimy więc pójść drogą angażowania własnych kapitałów i udzielenia koncesji na montaż wozów z elementów samochodowych sprowadzanych z zagranicy i z elementów wytwarzanych w kraju. Skoro tak się stało, to w nowej sytuacji nie wolno nam popełniać nowych, a przy tym zasadniczych błędów. Przede wszystkim powinniśmy dbać o to, aby w fazie montażu elementy samochodowe, wytwarzane w kraju, miały przewagę nad zakupionymi zagranicą. Powinno to mieć miejsce już w pierwszym roku montażu.

Celem koncesjonowanej montowni powinno być przejście na całkowitą fabrykację krajową. Pociąga to za sobą konieczność ścisłego ustalania wysokości udziału wyrobów krajowych w gotowym wozie w zależności od warunków uprzednio sprecyzowanych. Nie ma tu miejsca na operowanie ogólnikami, niedomówienia i pozostawianie furtek. Istniejący stan posiadania musi być utrzymany.

Już pierwsze poczynania koncesjonowanej montowni powinny być krokiem naprzód. Zapisywanie na dobro koncesjonowanej montowni tego naprzykład, że się robi w kraju *15 procent wagi wozu, na co się składają bolce, śruby, nity, stopnie, rura wydechowa, klamki i t. p. jest objawem tragikomicznym w 18 roku motoryzacji a w 4-tym roku funkcjonowania Komisji Motoryzacyjnej.*

Silnik ze skrzynką biegów, tylny most z dyferencjałem, agregat przedniej osi z mechanizmem kierownicy, wał kardanowy i rama podwozia w samochodzie o konstrukcji klasycznej są elementami istotnymi wozu. W razie zamknięcia granic, wartość dla wojska stworzonej w kraju montowni samochodowej zależy od stopnia, w jakim opanowana została fabrykacja zasadniczych elementów samochodu. Karoserje, stopnie, maski, rezerwuary i wszelka „galanterja" mogą być lepiej lub gorzej wykonane w kraju, ale napewno wykonane zostaną po zamknięciu granic, jeśli tylko wskutek niechlujstwa już przed tym nie były wykonywane przez samochodowy przemysł pomocniczy.

Koncesjonowana montownia, która nie przystąpiła by odrazu do opanowywania fabrykacji elementów zasadniczych, jest tworem - pasożytem na organiźmie państwa. Taka montownia zamykała by drogę zgłaszającym się do pracy i „do ciągnięcia liny" z ofertami, o charakterze zbliżonym do ofert *Citroena*. Taka montownia, gdyby powstała, służyła by świetnie interesom osobistym kilku obywateli kraju i obywatelom zagranicznym, ale interesom kraju szkodziła by tylko. Taka montownia była by pozatym zamaskowanym kanałem, przez który wypływała by z kraju waluta.

Kosztem bardzo wielkich ofiar pieniężnych i czasu, na co nas nie stać, i w wyniku ostrej, ale rzeczowej krytyki gospodarki i stosunków panujących w *P. Z. Inż.*, powstała wreszcie w Polsce fabryka, produkująca mały samochód osobowy, jakim jest *Polski Fiat 508*. Pod względem wartości technicznej i przydatności na drogach polskich wóz ten ma konkurentów pośród kilku innych marek samochodowych, budujących wozy tej samej klasy, co i *Fiat 508*. Ponadto *Polski Fiat 508* jest jeszcze zbyt drogi na stosunki polskie, pomimo że produkcja jego jest subwencjonowana przez państwo. Pomijając powyższe, wóz ten ma swoje zalety, zwłaszcza że jest robiony w kraju i z krajowych materiałów i że może być technicznie ulepszany z roku na rok, skoro tylko zwiększy się jego rozpowszechnienie. To też dążyć należy do tego, aby utrzymana została krajowa produkcja tego wozu i aby znajdowała coraz większe rozpowszechnienie przez obniżanie ceny, co wytworzy w końcu warunki, przy których produkcja stanie się rentowną. A zatym nie należy w chwili obecnej, kiedy pojemność naszego rynku jest jeszcze nie wystarczająca, stwarzać innym małym wozem konkurencji fabryce, która dopiero zorganizowała seryjną krajową fabrykację samochodów *Fiat 508* i której normalny rozwój zależy od pojemności rynku.

Poza małym samochodem *Polski Fiat 508*, którego cena powinna jednak wynosić najwyżej 4.000 zł., potrzebujemy komfortowego, 5-osobowego samochodu, o rozstawie osi około 2,85 metra, z silnikiem o litrażu około 2,5 i w cenie najwyżej 7.000 zł.

Taki wóz mógł by być sprzedawany w najbliższej przyszłości w ilości około 6.000 sztuk rocznie. Według zdania przemysłowca samochodowego tak doświadczonego, jak *Citroen*, ilość 6.000 sztuk rocznie wystarcza dla uruchomienia fabryki i prowadzenia jej z małym zyskiem. Samochodu

*) patrz N-ry „Zaczynu" 18 i 19.

komfortowego w cenie 7.000 złotych w Polsce się nie wyrabia. A zatym trzeba udzielić odpowiedniej koncesji na prowadzenie fabrykacji takiego samochodu. Udzielenie tej koncesji, łącznie ze skutecznym i konsekwentnym popieraniem krajowej fabrykacji samochodów *Fiat 508*, dostosuje krajową produkcję do istniejących w kraju możliwości i do naszych rzeczywistych potrzeb w zakresie samochodów osobowych z uwzględnieniem wszystkich wymagań wojska w tej dziedzinie. Rentowność obu fabryk była by wkrótce osiągnięta. Obie rozwijały by się normalnie. Tworzenie nowych fabryk samochodów osobowych nastąpiło by wtedy, kiedy powiększyła by się chłonność naszego rynku samochodowego. Musiały by być narazie zniesione ulgi celne na samochody zagraniczne, które stanowiły by konkurencję i tym sposobem podważały by byt wspomnianych dwuch fabryk.

Źle wygląda na tym tle koncesja udzielona *firmie Lilpop* w dniu 23 czerwca 1936 r. na podstawie umowy z dnia 13 maja 1936 r., zawartej przez tę firmę z *General-Motors (G. M.)*.

Kraj nigdy nie zrozumie, jak po tylu, zdawałoby się pouczających błędach, popełnionych w pierwszym okresie dziejów naszej motoryzacji, można było w okresie drugim popełnić tak oczywisty błąd, jak odrzucenie świetnej oferty *Citroena* i udzielenie koncesji *firmie Lilpop*.

Wiadomym było przecież, że *firma Lilpop* nigdy nie robiła ani samochodów, ani nawet części samochodowych, nie znała metod produkcji samochodowej i nie stykała się wogóle z tym zagadnieniem ani od strony konstrukcji, ani od strony surowców i materiałów. Błąd ten jest tym bardziej rażący i niezrozumiały, że oferta *Lilpopa* nawet po skreśleniu oferty *Citroena*, *nie była ani jedyną, ani najlepszą*.

Podstawą do udzielenia firmie *Lilpop* koncesji była umowa tej firmy z *G. M.*

Umowa ta przedstawia się w głównych zarysach, jak następuje:

Firma Lilpop otrzymała wyłączne prawo wwozu części montażowych, montażu i sprzedaży osobowych i ciężarowych samochodów *G. M.*, prawo fabrykacji w Polsce części do samochodów z pewnym ograniczeniem, prawo na produkcję na miejscu w Polsce samochodów osobowych i ciężarowych *Chevrolet*, przyrzeczenie, iż *G. M.* okaże taką techniczną i handlową pomoc, jaka będzie uznana za niezbędną dla zapewnienia właściwego gatunku produkcji i skuteczności sprzedaży, wreszcie oświadczenie, iż *G. M.* udziela Lilpopowi standartowej gwarancji co do jakości materiałów na przeciąg tylko 90 dni od dnia sprzedaży przez *Lilpopa* każdego samochodu, lecz tylko w stosunku do części i robocizny dostarczonej przez *G. M.*, a nie w stosunku do roboty wykonanej na miejscu w Polsce przez *Lilpopa*.

Firma Lilpop natomiast zobowiązała się, że wwiezie i sprzeda co rok nie mniej niż 40% wszystkich nowych wozów i samochodów ciężarowych, zarejestrowanych na terytorium Polski i W. M. Gdańska (sic!). *Firma Lilpop* dała pozatym zobowiązanie, że wyroby *G. M.*, wypuszczone na rynek przez *Lilpopa*, nie będą podlegały żadnym rejestracyjnym lub importowym ograniczeniom, że kupować będzie materiały montażowe po standartowych hurtowych światowych cenach z potrąceniem za stan niezmontowany standartowych upustów, jakie są udzielane montowniom, że płacić będzie *gotówką w dolarach* wzamian za dokumenty *cif Gdynia* lub *fob Londyn* albo *w funtach angielskich* wzamian za dokumenty *cif Gdynia* lub *fob Londyn*, że płacić będzie opłaty licencyjne w wysokości około 10% ceny wozu podług katalogu amerykańskiego i że opłaty licencyjne będą włączane do faktur za materiały montażowe.

Umowa oparta została na założeniu, że Lilpop otrzyma od Rządu Polskiego *koncesje na montownie* samochodów, uzyskując w ten sposób dla *Chevrolet* lub innych samochodów *G. M.* i dla części zamiennych wszystkie przywileje celne, przewidziane dekretem z dnia 24. VII. 35 i z dnia 28. IX. 35, odnoszące się do ulg celnych dla części importowanych do montażu w Polsce, oraz przywileje celne, jakie mogą być objęte innymi późniejszymi zarządzeniami rządowymi w związku z powyższym.

A więc, jak widzimy, umowa nie zawiera żadnych konkretnych zobowiązań w odniesieniu do uruchomienia krajowej fabrykacji samochodów, żadnych terminów, żadnego planu przechodzenia od importu i czystego montażu do produkcji. Wręcz odwrotnie. Import i czysty montaż wysunięte zostały w umowie na pierwsze miejsce, nawet bez podawania terminu trwania. Żadnego zaangażowania się pieniężnego przez partnera zagranicznego i żadnego ryzyka z jego strony. Żadnej kompensaty towarowej za zakupy, czynione na szeroką skalę w *Ameryce*, *Anglii* i podobno w *Danii*. Wręcz odwrotnie. *Bazą finansową umowy jest przekazywanie walut z Polski zagranicę.* Waluta musi być przekazana, zanim jeszcze *firma Lilpop* otrzyma towar do rąk. Zarabiając na dostawach, *G. M.* zarabia po raz drugi z tytułu przyznania mu wysokich opłat licencyjnych, uskutecznianych również w walucie.

Mając prawie że zamknięty dla siebie rynek polski z powodu wysokich stawek celnych na samochody, zwłaszcza na samochody zaopatrzone w silnik 6-cylindrowy, jakimi są przeważnie samochody amerykańskie, *G. M.* zdobył rynek polski dla wszystkich swoich wyrobów przy pomocy wyżej streszczonej umowy z *firmą Lilpop*. Umowa ta pociągnęła za sobą przyznanie wozom i częściom wozów *G. M.* wszystkich przywilejów celnych zarówno istniejących, jak i przyszłych. Tak wielki aport strony polskiej do umowy z partnerem zagranicznym nie znalazł żadnego ekwiwalentu po stronie czynnej w polskim bilansie warunków umowy *firmy Lilpop z G. M.* Skutki ujemne ujawniły się nieco później po stronie biernej naszego bilansu handlowego i płatniczego oraz w rubryce walut, przekazywanych zagranicę z tytułu zakupów tam czynionych przez *Lilpopa*. *Firma Lilpop* zeszła do roli agenta dla rozpowszechniania wyrobów *G. M.* na obszarze celnym Polski, a centrala amerykańska może tylko przyklasnąć, iż koszty utrzymania agentury ponosi Polska. Trudno o gorszą dla Polski umowę!!!

Fakt podpisania przez *firmę Lilpop* podobnej umowy i jej zabiegi o koncesję, można wytłumaczyć tym, że firma ta chciała poprostu bez dużych wysiłków dużo zarobić i ciągnąć, tak długo jak się da, duże materialne korzyści z lukratywnej koncesji. Firma ta nie znała zagadnienia, nie wiedziała, jak wygląda stan naszego posiadania z tytułu poprzednio zawartych umów i ostatnich pertraktacyj, przeprowadzonych przez inne polskie firmy z samochodowym przemysłem zagranicznym, nie wiedziała też, co trzeba i co można uzyskać w tego rodzaju umowach z zagranicą. *Natomiast jest rzeczą wprost nie do pojęcia, jak mogła zaakceptować taką umowę Komisja Motoryzacyjna, wiedząc że fakt akceptacji przesądza w sensie pozytywnym wydanie przez Ministra P. i H. aktu koncesyjnego.*

Jeśli słuszne są rozważania i tezy, które poprzedziły w tej rozprawie analizę umowy zawartej przez firmę Lilpop z *G. M.*, to zupełnie niesłusznym jest stanowisko *Komisji Motoryzacyjnej* w sprawie udzielenia koncesji *f. Lilpop* na podstawie umowy, podpisanej przez nią z *G. M.* Wydaje się, iż nad całą tą sprawą zawisła wielka, czarna chmura, zwiastująca burzę.

Przyznanie *f. Lilpop*, nie mającej wyobrażenia o fabrykacji samochodów i po tym, gdy ta firma nie zdała egzaminu w pertraktacjach z zagranicznym partnerem, upoważnienia do wyrobu samochodów marek: *Opel p. 4, Opel Olympia, autobusy Opel-blitz, Buick, Chevrolet i G. M. C.* ciężarowe o nośności od 2 i pół do 6 ton równoznaczne jest z upoważnieniem do prowadzenia handlu samochodami zagranicznymi, wszelkiego rodzaju i różnych marek, gdyż rozumie się samo przez się, że f. Lilpop ani też kto inny nie jest w stanie uruchomić w Polsce nie tylko fabrykacji tak obszernego programu, ale nawet montażu. A zatym powiedzieć trzeba, że akt koncesyjny dla f. Lilpop zredagowany został w ten sposób, że przekreśla cel, w imię którego wydane zostały dekrety o koncesjonowaniu przemysłu wyrobu samochodów i podwozi samochodowych. Przyznanie f. Lilpop uprawnienia do sprowadzania tak prawie jak bez cła małych samochodów osobowych Opel i ciężarówek Chevrolet jest aktem, który bije w najżywotniejsze interesy P.Z.Inż., podcinając rzeczywiście krajową fabrykację samochodów osobowych Polski Fiat 508 i samochodów ciężarowych Polski Fiat 621. Strata Skarbu jest tu podwójna: raz z tytułu przyznania f. Lilpop 95 procentowych ulg celnych przy sprowadzaniu samochodów Opel i Chevrolet, drugi raz z tytułu zwiększania subwencyj dla utrzymania krajowej fabrykacji samochodów Fiat 508 i 621, których produkcja teraz zmaleje, a jednak musi być prowadzona ze względów wojskowych.

Oprócz przyznania wyżej przytoczonych uprawnień zasadniczych akt koncesyjny nakłada na firmę Lilpop kilka zobowiązań.

Zobowiązania odnoszą się do uruchomienia produkcji w kraju, stosowania materiałów i wyrobów krajowych, pomocy i poparcia krajowego przemysłu, wreszcie odnośnie do organizowania sieci racjonalnej obsługi. Każde z tych zobowiązań zredagowane w akcie koncesyjnym dla f. Lilpop tak nieściśle, uzależnione jest poza tym od tak nieuchwytnych warunków i pozostawia tyle furtek dla koncesjonariusza, że żadne z nich nie jest właściwie zobowiązaniem. Nie ma w zobowiązaniach tych nic konkretnego. Nie ma cyfr, terminów, wag. Nigdzie nie ma mowy o rygorach, w razie uchybień.

Stąd istnieć może wiele punktów spornych, gdy tylko czynnik kontrolujący zechce dojść do głosu. Nawet objekt produkcji krajowej nie został ściśle sprecyzowany, gdyż w akcie koncesyjnym powiedziano jest tyle tylko, że f. Lilpop zobowiązana jest „do uruchomienia produkcji w kraju samochodów i podwozi samochodowych zasadniczo marki Chevrolet, względnie samochodów na tej marce opartych". Nie wiadomo więc właściwie, o co chodzi. Natomiast bardzo ściśle sprecyzowane zostały w piśmie Ministerstwa P. i H. z dnia 24/6/36 do f. Lilpop uprawnienia tej firmy do korzystania w całej rozciągłości ze wszystkich ulg celnych obecnych i mogących być w przyszłości nadanych jakiej kolwiek bądź firmie w Polsce, ze wszystkich ulg podatkowych, przewidzianych dla fabryk wyrabiających samochody i wogóle ze wszystkich przywilejów, jakimi Rząd otaczać będzie krajowy przemysł samochodowy.

Argument, że Komisji Motoryzacyjnej chodziło w tym wypadku o to, aby jaknajprędzej nasycić rynek samochodowy tanimi wozami, upada przy głębszym zastanowieniu się nad sprawą.

Dla osiągnięcia tego celu wystarczało poprostu sprowadzić do Gdyni 10.000 samochodów i podwozi samochodowych nawet tych samych marek (z wyjątkiem tego, co stanowiłoby konkurencję dla Fiata 508 i dla Fiata 621), na których importowanie zezwala się obecnie f. Lilpop przy zastosowaniu 95 procentowych ulg celnych. Samochód kosztował by przeciętnie, licząc o-

pakowanie, transport, asekurację i t. p., najwyżej $ am. 650 = zł: 3420. Tranzakcję, w pewnej części, dałoby się załatwić na drodze kompensaty towarowej. Transport mógłby być dokonany okrętami polskich linii. Doliczając do powyższej kwoty 200 zł. na pokrycie kosztów manipulacyjnych i kosztów akcji sprzedania wozów bezpośrednio klientom oraz 1000 złotych, jako cło ulgowe, cena sprzedażna jednostki wyniosła by przeciętnie 4620 zł. Wystarczyłoby ogłosić, że 10.000 pierwszorzędnych amerykańskich samochodów i podwozi samochodowych znajduje się do odebrania w Gdyni po takiej to a takiej cenie za wóz, przeciętnie zaś po cenie 4620 zł. za jednostkę, aby cały transport wykupiony został w ciągu kilku miesięcy i wsiąkł do życia gospodarczego kraju.

Pieniądze osiągnięte z tytułu opłat celnych w sumie 10 milionów złotych wystarczały by na wybudowanie i uruchomienie w kraju dużej nowoczesnej fabryki samochodów i traktorów.

Zrezygnowanie z zainkasowania powyższego cła, (które jest znacznie większe od tego, które płaci f. Lilpop) na rzecz ogólnego budżetu Państwa opłaciłoby się z nadmiarem. Na skutek dobroczynnego wpływu wprowadzenia naraz do organizmu kraju 10.000 pracujących komórek o charakterze pożytecznych i rentujących się inwestycyj powstały by wielkie korzyści gospodarcze i wszelkiego rodzaju nowe opłaty na rzecz Skarbu.

Nasycenie rynku takimi samymi samochodami via f. Lilpop kosztuje Skarb bardzo drogo, hamuje popularyzację samochodu wskutek wygórowanych cen f. Lilpop, opóźnia proces nasycenia rynku i rozdziela w sposób rażąco niesprawiedliwy milionowe sumy pieniędzy, powstających z dużych nadwyżek cen, liczonych klientom przez f. Lilpop i jej agentów sprzedaży, w stosunku do rzeczywistych cen loco Gdynia.

A może nie mamy racji? Może istotnie „podstawą przemysłu samochodowego w Polsce jest dziś *f. Lilpop*"—jak to twierdzi członek Komisji Motoryzacyjnej dyrektor Departamentu Przemysłowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Wejrzyjmy na podwórko f. Lilpop.

Jesteśmy już przy końcu pierwszego roku wykonywania przez tę firmę udzielonej jej koncesji. Na komorze celnej widzimy wciąż długie szeregi gotowych aut i podwozi samochodowych, sprowadzanych przez f. Lilpop i oczekujących wydania certyfikatu o przyznanie 95 procentowych ulg celnych. Na terenie f. Lilpop nie widzimy fabrykacji ani jednego zespołu samochodowego. Firma Lilpop nie wydała dotąd żadnych seryjnych zamówień krajowym fabrykom mechanicznym i metalurgicznym, pomimo że fabryki te są w stanie wykonać części i nawet całe zespoły samochodowe. Firma ta nie zwracała się dotąd do polskich hut i fabryk metalurgicznych o pomoc w rozwiązaniu zagadnienia surowców i materiałów wyjściowych. Firma ta nie powierzyła zorganizowania i prowadzenia zupełnie nowej dla siebie gałęzi przemysłu inżynierowi fachowemu. W międzyczasie trwa import gotowych wozów i czysty montaż niektórych typów, za co kraj już drogo zapłacił i nadal płaci, przekazując walutę zagranicę. Tak się przedstawia sine ira et studio bilans f. Lilpop przy końcu pierwszego roku wykonywania przez nią koncesji rzekomo na wyrób samochodów.

A jak się przedstawia najbliższa przyszłość?

O tym dowiadujemy się z przemówienia członka Komisji Motoryzacyjnej, dyrektora Departamentu Przemysłowego w Ministerstwie P. i H., wygłoszonego w dn. 4 marca r. b. na posiedzeniu, odbytym w Ministerstwie z przedstawicielami przemysłu i zainteresowanych ministerstw.

Oświadczył on, że:

„oczywiście w naszych warunkach, przy trudnościach technicznych i przy obecnym poziomie cen **powstanie produkcji samochodów Chevrolet w krótkim czasie jest prawie niemożliwe.** Rok 1937 dla f. Lilpop jest rokiem pierwszego etapu i ma na celu zaznajamianie się z metodami podchodzenia do produkcji". Mówiąc o „pracach przygotowawczych nad uruchomieniem wytwórczości w kraju niektórych elementów, tak aby w początku drugiego półrocza 1938 roku f. Lilpop mogła przystąpić do udzielenia pierwszych konkretnych zamówień", członek Komisji Motoryzacyjnej odczytał na wspomnianym wyżej posiedzeniu spis rzeczy, które przewidziane są w „zakresie wyrobów dla pomocniczego przemysłu samochodowego do produkcji na rok 1938". W tym spisie rzeczy figurują między innymi: nity, śruby, podwozia, baki benzynowe, rura wydechowa i t. p. Komentarze są zbyteczne. Wolno jednak zaryzykować dwa pytania. Czy istotnie członek Komisji Motoryzacyjnej, dyrektor Departamentu Przemysłowego w Ministerstwie P. i H. tak nisko szacuje możliwości fabrykacyjne krajowego przemysłu metalowego, żeby przesuwać aż na rok 1938 wyrób w kraju nitów, śrub, baków benzynowych, rur wydechowych i t. p.? I pytanie drugie: Jak można było udzielić w roku 1936 koncesji na wyrób samochodów takiej firmie, która w roku 1937 „ma na celu zaznajamianie się z metodami podchodzenia do produkcji"?

Po takich, jak wyżej, oświadczeniach członka Komisji Motoryzacyjnej należy przypuszczać, że kraj usłyszy przy końcu 1937 r., iż rok 1938 i lata następne będą okresem, w którym f. Lilpop przechodzić będzie choroby dziecinne, gdyż są one nieuniknione przy organizowaniu i stawianiu na nogi każdej nowej gałęzi przemysłu. A w międzyczasie import najrozmaitszych gotowych samochodów i czysty montaż niektórych typów będą kwitły i rozwijały się, waluta szerokim korytem wypływać będzie z kraju, a każda uczciwa i pożyteczna dla sprawy inicjatywa będzie hamowana.

Jest bardzo źle, a Komisja Motoryzacyjna jest zadowolona. Nie widzi ona naszej nędzy motoryzacyjnej, braku fachowości na każdym kroku, marnowania czasu, olbrzymich zaległości i opóźnień — w stosunku do osiągnięć żelaznym krokiem maszerujących, potężnych i dyscyplinowanych szeregów państw ościennych.

Już tylko *posunięcia i decyzje wodza* wyprowadzić mogą z marazmu problem motoryzacji i powstrzymać jego bieg ku przepaści.

GŁOSY I ODGŁOSY

ACH! TE POLEMIKI...

Moda zapanowała na polemiki prasowe, w których prym wiodą lub impuls do nich dają nasi konserwatyści, którzy nawet muszą tłumaczyć, co to jest konserwatyzm. Dowiedzieliśmy się też z „Czasu", że gdy postępowiec nie jest konserwatywny, nie jest postępowcem, a gdy konserwatysta nie jest postępowcem, nie jest wtedy konserwatystą. Mniejsza z tym zresztą. Na „Marginesie polemiki z konserwatystami" (Kurier Poranny z 15 b. m.) dowiedzieliśmy się od p. A. S. Wielopolskiego, że według danych czy obserwacji województwo wileńskie posiada objektywne warunki rozwojowe, korzystniejsze niż np. Dania... Otóż— mógłby się o to potoczyć spór długi... Proponujemy więc, aby najpierw wymyślić coś takiego, abyśmy Wileńszczyznę doprowadzili do tego stanu kwitnącego, w jakim znajduje się Dania. a Wilno wyposażyli tak jak Kopenhagę... Dopiero dokonawszy tego skoku, stwierdzimy, kto ma większe możliwości rozwojowe. Jednym słowem: proponujemy wyścig polsko-duński bez tak olbrzymich „for"... dla Danii.

W polemice p. A. S. Wielopolskiego znalazło się też zdanie takie: „Nie mam tu (na) myśli ani zawodowych próżniaków, których pewna ilość jest zawsze w każdym społeczeństwie, ani rentierów, których w Polsce jest za mało, ani urzędników". Nasz stosunek do biurokracji jest znany, ale swoją drogą takie zestawienie nie jest zdaniem naszym słuszne... Ferwor polemiczny wywołuje czasami takie zdania, o tym wiemy, ale artykuł napisany ma tę dobrą stronę, że go można przeczytać przed oddaniem do druku.

Z polemiki z Catem dowiedzieliśmy się od p. Wielopolskego, że studiował dzieje swej rodziny, a jednym z szczegółów tych studiów jest to, że „Jan Wielopolski, kasztelan krakowski późniejszy kanclerz... oddał w ręce kata Diabła Stadnickiego, gdy ten zajął Biecz i ogłosił tam króla Karola Gustawa!"

Otóż Diabeł Stadnicki, ta jedna z najbardziej głośnych postaci pierwszej epoki rządów Zygmunta III i rokoszu Zebrzydowskiego, zginął w roku 1610, a ta historia z Karolem Gustawem zdarzyła się później, bo w r. 1655.

Otóż p. A. S. Wielopolskiemu nie tyle pomieszało się, ile zlali się w jedno: Stanisław Stadnicki, syn Stanisława a wnuk Stanisława, zwanego Diabłem. I konsekwentnie już dwóch swoich praszczurów Janów Wielopolskich, zlał w jedną osobę i kazał im w tej jednej osobie chwytać Diabła Stadnickiego pod Bieczem i oddawać go katu.

Jan Wielopolski, starosta biecki, kasztelan wojnicki — nie krakowski! — i pierwszy senator z rodu Wielopolskich i późniejszy wojewoda — nie kasztelan! — krakowski parał się Diabłem. Zmarł w r. 1668 i nie był kanclerzem, jak się zdaje p. A. S. Wielopolskiemu. Kanclerzem był jego syn, również Jan, postać znana i szwagier króla Jana, który niepotrzebnie bił Turki. Ten Jan nie miał nic wspólnego z szczegółami przytoczonymi przez p. A. S. Wielopolskiego, a umarł w r. 1668.

Bardzo przepraszamy p. Wielopolskiego, że mu się wtrącamy do... rodziny, ale czynimy to przez sympatię.

Pan Wielopolski ma bowiem w dyskusji z „Czasem" i z „Słowem" rację, wielką rację, świętą gdy chodzi o zasadnicze jego myśli, które podzielamy w zupełności.

Jako jego czytelnicy, chcielibyśmy, aby nie mieszał w przyszłości Stanisławów i Janów... Nie jest to ozdobą sympatycznych artykułów, osobliwie polemicznych.

ANGIELSKI LIBERALIZM

W czasie gdy gospodarka jest coraz silniej kierowana przez państwo a do historii coraz wyraźniej przechodzi wolna wymiana, warto się zastanowić nad powstaniem teorii wolnej wymiany. P. André Maurois opowiada w **„Nouvelles Littéraires"** o jej twórcy.

„Ryszard Cobden urodził się w 1804 roku. Po przejściu przez rozmaite zawody, dorobił się wreszcie wielkiego majątku jako przemysłowiec w Manchesterze. Po zwiedzeniu Europy i Stanów Zjednoczonych wydał dwa pamflety, w których dowodził, że „fabryki angielskie nie mogą walczyć z amerykańskimi, gdyż są upośledzone przez ochronę zbóż (drożyzna żywności pociąga za sobą wysokie płace) i przez wielkie podatki — skutek wojen napoleońskich. Twierdził, że, by odzyskać pomyślność, Anglia powinna ustanowić wolną wymianę ziarna i powstrzymać się w przyszłości od wszelkich wojen. W drugim pamflecie wskazywał, że sprawa Rosji była jedną z tych, w którychby najbardziej należało sobie życzyć nieinterwencji.

„Na zewnątrz pozostawcie państwom swobodę działania, jak im się podoba, i nie mieszajcie się do ich spraw; na wewnątrz pozostawcie kupcom

W poprzednim numerze „ZACZYNU"

Wielkość obowiązuje
Postawy i style
Dwa okresy w dziejach motoryzacji
Kto i jak rządzi myślami milionów?
Ożywić „dzikie pola"
„Próby syntez"
Głosy i odgłosy
Palcem po mapie

swobodę importowania i eksportowania bez ograniczeń, wszelkich produktów, do zboża włącznie". Doktryna dobra dla przemysłowców a doprowadzająca do wściekłości właścicieli ziemskich. Zrujnujecie nasze rolnictwo, mówili. I cóż to szkodzi, odpowiadał Cobden. Jeśli inne narody mogą taniej orać dla nas, my będziemy prząść i tkać dla nich. Wybrany członkiem Parlamentu, zdołał przekonać nawet wodza swych przeciwników, Sir Robert Peel'a.

„Po tym zwycięstwie Szkoła Manchesterska stała się na długo siłą niepokonaną.

„Powiedzieliśmy, że wolna wymiana, w oczach Cobdena, wymagała doskonałego porozumienia między narodami. Stąd drugi kierunek jego apostolstwa. Był pierwszym, który nasunął Anglikom, w 1849 roku, projekt międzynarodowego arbitrażu.

Po wojnie krymskiej jedzie do Napoleona III, by go nawrócić na wolną wymianę. I rzecz niezwyczajna, nie mając żadnego tytułu, nie pełniąc żadnej oficjalnej funkcji, stawia na swoim i uzyskuje dla Anglii traktat handlowy.

„Gdy Cobden umarł w 1865, wielka część burżuazji angielskiej przyjęła już „ewangelię Manchesterską". „Liberałowie, pisze jeden z historyków angielskich ,byli tak samo zapaleni jako kupcy, co jako chrześcijanie; nie widzieli nic gorszącego w ścisłym i obustronnie korzystnym przymierzu między Bogiem i Mammoną".

„W rzeczywistości powodzenie doktryna zawdzięczała nie swej absolutnej wartości, ale okolicznościom. Tak się bowiem składały, że religia manchesterska doskonale służyła około 1850, interesom Anglii a raczej interesom warstwy, która wtedy dochodziła do władzy. Prestiż idei Cobdena stał się zagrożonym z końcem stulecia, gdy konkurenci Anglii prześcignęli ją w wielu dziedzinach.

„W trzydzieści lat później Anglia, porzucając manchesterską wiarę, przechodziła do protekcjonizmu. Nietylko ochraniała za pomocą ceł produkty swoje i Imperium, ale ograniczyła pracę robotników prawami, które głęboko by zaniepokoiły Cobdena. Stało się tak, bo po panowaniu kupców następowało panowanie mas, które wniosły z sobą do władzy doktryny zgodne z ich interesami".

Tyle Maurois. Anglia odstąpiła od doktryny manchesterskiej, lecz z wielką korzyścią dla siebie zaraziła nią inne kraje...

NA OSI BERLIN — RZYM

Austria przeżywa okres przejściowy. Sąsiadując z dwoma wielkimi państwami, a nie mając dość wielkiej siły i spoistości wewnętrznej, jest narażona na ich wpływy. Póki oba mocarstwa żyły ze sobą w niezgodzie, Austria mogła je wzajem na terenie polityki zagranicznej przeciwstawiać. Z chwilą jednak, gdy nastąpiło porozumienie Berlin — Rzym, los jej jest zdaje się już przesądzony. Chyba że antagonizmy jej możnych sąsiadów ożyją w zetknięciu z bezpośrednimi interesami. A to nie jest wykluczone.

Ciekawie naświetla sytuację Austrii p. F. Dauture w **„Je Suis Partout"**. „W swej wielkiej mowie z 14 lutego kanclerz Schuschnigg chciał niewątpliwie uroczyście przestrzec Europę, zapowiadając, że manewry narodowo-socjalistyczne, ukryte lub jawne, nie będą tolerowane przez rząd austriacki i głosząc prawo Austrii do powołania Habsburgów... Los tego kroku zależał w pierwszym rzędzie od przyjęcia, jakie mu zgotują Włochy, jedyny z sąsiadów, który czynnie dowiódł — mobilizując nad Brennerem w lipcu 1934 — jak pierwszorzędne znaczenie przywiązuje do niepodległości Austrii. Odpowiedź Włoch była szybka i ostra". Dał ją **„Giornale d'Italia"** w artykule nie pozostawiającym wątpliwości, że Włochy nie tylko nie pragną powrotu Habsburgów, ale uważaliby taki fakt za wyraźnie szkodliwy.

Na tym polu kanclerz Schuschnigg poniósł więc z miejsca porażkę. Niemniej próbował wprowadzić w czyn swe przestrogi wobec narodowych socjalistów. Stąd dymisja ministra bezpieczeństwa p. von Neustädter-Stürmer. „Tym aktem woli kanclerz Schuschnigg chciał położyć tamę zalewającej fali, która groziła, że wszystko zabierze". Gdyż propaganda niemiecka ani na chwilę nie osłabła. Jest może teraz spokojniejsza i bardziej ukryta, ale niemniej przenikliwa i silna. Do tego stopnia, że o p. Neustädter-Stürmer mówiono już jako o ministrze Austrii w Berlinie. Ostatnio wydaje się że zostanie powołany raczej na stanowisko prezesa kolei federalnych. Niełaska jego nie jest więc zbyt groźna.

„Gdy wydawało się, że kanclerz jest zdany tylko na własne siły, okazja wydała się dobrą rządowi praskiemu, by go wciągnąć do swej gry. W ciągu ostatnich tygodni ministrowie czescy odwiedzali Wiedeń jeden po drugim. Nawet p. Hodża, prezes rady ministrów, skorzystał ze świąt wielkanocnych, by przybyć do Austrii, gdzie konferował z kanc. Schuschniggem". Mówiono także o podróży prezydenta Miklasa do Czechosłowacji.

Rachuby te jednak zawiodły. Kanclerz Schuschnigg wizycie prezydenta zaprzeczył. Wydaje się oczywistym, że chciał w ten sposób oczyścić teren przed swym wyjazdem do Wenecji. Spotkanie Schuschnigga z Mussolinim, którego wagę podkreślał fakt, że obaj zabrali ze sobą swych ministrów spraw zagranicznych, dało rezultat łatwy do przewidzenia.

„Z oficjalnego komunikatu, ogłoszonego po zakończeniu rozmów, wynika jasno, że il Duce i kanclerz Austrii są zgodni co do konieczności ogólnej organizacji basenu dunajskiego i co do niemożliwości niedopuszczenia doń Niemiec.

„Artykuł opublikowany przez **„Giornale d'Italia"** w kilka godzin po konferencji weneckiej pozwala zobaczyć, co się kryje za słowami komunikatu... Według tego artykułu rozmowy pozwoliły Austrii i Włochom na porozumienie się co do obrony, jaką należy przeciwstawić komunizmowi i, prawdopodobnie także, polityce sowieckiej. Włoski dziennikarz pozwala nadto przewidzieć w niedługim czasie wejście przedstawiciela narodowych socjalistów do kierownictwa Frontu Patriotycznego, wstęp do udziału w rządzie. Po krótkiej aluzji do powrotu Habsburgów, w praktyce odesłanego do „Świętego Nigdy", ten sam artykuł pozwala przewidzieć ewentualne rozszerzenie protokułów rzymskich najpierw na Jugosławię, a później na Rumunię".

Jest to dalszy przejaw (po pakcie z Jugosławią) polityki włoskiej, dążącej do rozbicia Małej Ententy. Pierwszym jej osiągnięciem jest uwidoczniające się coraz silniej odosobnienie Czechosłowacji.

PALCEM PO MAPIE

W ciągu ostatniego tygodnia wydarzenia europejskie toczyły się pod znakiem koronacyjnej „pauzy". Jeśli chodzi o t. zw. „wielką politykę", to rozmowy europejskich mężów stanu, odbywające się na marginesie uroczystości londyńskich, miały charakter wyłącznie informacyjny, przyczym wyraźnie dorywczy, a nawet chaotyczny. Nie będzie dalekim od prawdy przypuszczenie, że w rezultacie londyńskich spotkań... wyjaśniono, iż nadal nic nie wiadomo...

Planowy charakter miały bodajże jedynie rozmowy ministra spraw zagranicznych Rzeczypospolitej, obejmujące poza londyńskimi gospodarzami i min. Delbosem — reprezentantów Finlandii, Estonii i Łotwy plus spotkania z delegacjami Rzeszy i Austrii.

Pozatym z politycznej strony uroczystości londyńskich zwraca uwagę otwarcie konferencji imperialnej, a zwłaszcza inauguracyjna mowa ustępującego niebawem bez czyjej kolwiek presji premiera Baldwina, który oświadczył m. inn. iż „demokracja brytyjska polega na umiejętności podporządkowania swobód obywatelskich służbie dla państwa".

W powyższych słowach kryje się niewątpliwie rozwiązanie tajemnicy realizowania przez Wielką Brytanię mocarstwowego planu w warunkach klasycznego demoliberalizmu. Jest to wszakże niewątpliwie wyjątek, potwierdzający regułę, czego dowodem są choćby wydarzenia na terenie drugiej „wielkiej demokracji Zachodu" — francuskiej „siostrzycy", gdzie „służba dla państwa" najwyraźniej schodzi na drugi plan i ustępuje na każdym kroku nie tylko „swobodom obywatelskim", lecz po prostu wszelkiej swawoli, nie mówiąc już o tym, że wszystkie trzy międzynarodówki („złota" i obie „czerwone") rządzą się w kraju „siostrzycy" niczem przysłowiowe szare gęsi...

Owe międzynarodówki ponownie przypierają „siostrzycę" do muru w dziedzinie polityki zagranicznej, nie zdając sobie sprawy, że ich własna akcja tak dalece zdezorganizowała życie polityczne we Francji, że pozbawiła w praktyce ten kraj swobody decyzji nawet jeśli chodzi o sprawy zagraniczne. Do tego stopnia, że rozmowy p. Litwinowa (który parę tygodni temu wysłał do Paryża „na szpicę" niefortunnego p. Titulescu) z Blumem i Delbosem, okazały się, pomimo banalnego komunikatu o „serdecznych stosunkach", „zbiorowym bezpieczeństwie" i „niepodzielnym pokoju" nie o wiele bardziej skuteczne od przemówień reprezentantów rządzącego „folksfrontu" do rozwydrzonych robotników na rusztowaniach paryskiej wystawy, narażających Francję na poważną kompromitację w oczach pozostałego świata. Votum zaufania, uzyskane przez p. Bluma na ostatniej debacie parlamentarnej, sytuacji tej w niczym nie polepsza.

Jakkolwiek jest, p. Litwinow opuszcza Paryż z wyraźnie „naciągniętym" komunikatem w kieszeni, ale bez klauzul wojskowych „paktu wzajemnej pomocy", tak dalece przez Moskwę upragnionych. Bezwład Francji nie pozwolił jej tym razem na popełnienie rażącego błędu...

Niemniej pouczające są ostatnie wydarzenia na terenie sąsiedniej Hiszpanii. Anarchistyczna rewolta w Katalonii, którą prasa sowiecka nazywa nawet „puczem trockistowsko-faszystowskim", choć nie brali w tym udziału ani „trockiści", ani tym bardziej „faszyści" — otrzeźwiła w pewnym stopniu madrycko-walencką „kiereńszczyznę".

Nowy rząd premiera Nigrina stanowi wyraźną tendencję do ukrócenia swawoli skrajnej lewicy. Wątpić wszakże należy, aby się to mogło udać. Masy ludzkie — rozbujane w lewo nie dadzą się opanować przez bezpłciowych liberałów, nawet w razie nagłego przypływu męskiego wigoru.

Powracając do krajów, które wiedzą, czego chcą, należy wskazać na podróż włoskiej pary królewskiej do Budapesztu oraz na wieści o rychłym spotkaniu kancl. Hitlera z Mussolinim. Jak dotychczas t. zw. „oś Berlin — Rzym" funkcjonuje bardzo sprawnie, co jest zrozumiałe w warunkach „jednolitego dowództwa" w obu stolicach. Potwierdza to również ostatnie wystąpienie min. Ciano w parlamencie faszystowskim. Przy okazji opinia polska z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości złożone przez min. Ciano „pokwitowanie" za przedterminowe odwołanie sankcyj oraz całkowite zrozumienie, które okazał włoski minister spraw zagranicznych dla interesów Rzeczypospolitej w wypadku realizacji nowego paktu zachodniego. Do powyższego dodać należy podpisanie szeregu układów gospodarczych: kontyngentowego, płatniczego i handlowego pomiędzy Włochami, a Polską.

Na tle powszechnego kryzysu zaufania, a także bankructwa Ligi Narodów, która wyrodziła się w międzynarodową „czarną giełdę" — polityka porozumień pomiędzy „zdrowymi egoizmami narodowymi" — zaczyna przynosić zupełnie wyraźnie coraz bardziej pozytywne rezultaty. (66)

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa 1, Al. Ujazdowskie 20 m. 7, tel. 7.11.97. Konto czekowe P. K. O. Nr. 25.544**

Numer pojedyńczy 30 gr. — prenumerata miesięczna 1 zł. — trzymiesięczna w kraju 2 zł. 50 gr. — zagranicą 4 zł. 50 gr.

Redaktor odpowiedzialny i wydawca: **Leon Borkowski**

Godziny przyjęć redakcji: 5—6 we wtorki, czwartki i soboty. Administracja czynna codziennie 10—12 i 5—7.

Cennik ogłoszeń: za tekstem $^1/_1$ — 300 zł., $^1/_2$ — 160 zł., $^1/_4$ — 85 zł., $^1/_8$ — 45 zł., $^1/_{16}$ — 25 zł. Za wiersz milimetrowy — 70 gr. Układ tabelaryczny 50% drożej.

Drukarnia Współczesna, Sp. z o. o., Warszawa, Szpitalna 10